

## **Capítulo XVI**

### **“O SOCORRO AOS DESGRAÇADOS”: MEDIDAS DE MITIGAÇÃO E DE AUXÍLIO AOS NÁUFRAGOS AO LARGO DA COSTA PORTUGUESA NO SÉCULO XIX**







## **“O SOCORRO AOS DESGRAÇADOS”: MEDIDAS DE MITIGAÇÃO E DE AUXÍLIO AOS NÁUFRAGOS AO LARGO DA COSTA PORTUGUESA NO SÉCULO XIX**

Tiago Canhota<sup>1</sup>; Olegário Nelson Azevedo Pereira<sup>2</sup>; Maria Rosário Bastos<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Doutorando em História: Especialidade em Representações, Poderes e Práticas Culturais, Universidade Aberta, Portugal. canhotatiago@gmail.com (autor correspondente)

<sup>2</sup>MARE – Centro de Ciências do Mar e do Ambiente, Departamento de Ciências e Engenharia do Ambiente, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade NOVA de Lisboa, 2829-516 Caparica, Portugal. olegario.pereira@hotmail.com

<sup>3</sup>Universidade Aberta, Delegação do Porto, Rua do Ameal, 752, 4200-055 Porto, Portugal & CITCEM - Centro de Investigação Transdisciplinar Cultura, Espaço e Memória, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Via Panorâmica, s/n, 4150-564 Porto, Portugal. maria.bastos@uab.pt

### **RESUMO**

A navegação marítima foi sempre um campo demasiadamente fértil para a ceifa de vidas, inspirando o temor e colocando em sentido todos aqueles que se fizessem ao oceano. A cada vez maior velocidade, tonelagem e utilização de embarcações, não ficou, porém, isenta de novas perigosidades. Nesse sentido, não foi apenas necessário repensar e refazerem-se os acessos tais como barras e portos, mas também melhorar a sinalização dos obstáculos naturais construindo e aperfeiçoando-se as técnicas de iluminação farol, que no caso português foi sobretudo estudado e realizado através do Plano de Aluminação Marítimo (1866), da Comissão de Faróis e Balizas (1881) e do Plano Geral de Aluminação e Balizagem das Costas Marítimas e Portos do Continente e Ilhas Adjacentes (1883). A primeira tentativa conhecida para se concretizar uma estrutura organizada para o socorro aos naufragos teve lugar na cidade do Porto, em 1828, através da criação da Real Casa d'Asylo aos Naufragados, construindo-se para o efeito um edifício de raiz devidamente apetrechado de recursos materiais e humanos, mas que teria uma existência efêmera de apenas 7 anos. A esta, seguiu-se a criação da Sociedade Geral dos Naufragos, no ano de 1835, agora em Lisboa. O naufrágio do vapor «Porto» trouxe para o domínio público a questão dos naufrágios, tomando o governo nos dias imediatos providências, nomeadamente a possibilidade de deslocação do porto da cidade mais para Norte e o auxílio aos naufragos, vindo esta última a ganhar forma na Real Sociedade Humanitária em 1852. Três anos mais tarde é criada a Companhia de Socorros a Naufragos em Lisboa. Por fim, foi criado em 1892 o Instituto de Socorros a Naufragos, a que mais tarde se acrescentou a designação de «Real» e que teve como impulsionadora e presidente honorária a rainha D. Amélia.

Palavras-chave: Litoral português; naufrágios; navegação; Instituto de Socorros a Naufragos

### **ABSTRACT**

The maritime navigation has always been an overly fertile field for life loss, inspiring fear and putting all those who went

to the ocean on alert. The increasing use of larger vessels, with more tonnage and faster, was not, however, exempt from new dangers. In this sense, it was not only necessary to rethink and redo the accesses such as bars and harbours. It was also necessary to improve the signalling of natural obstacles by building and perfecting the lighthouse techniques, as well as helping maritime accidents and their victims, which in the Portuguese case was mainly studied and carried out through the Plan Maritime Lighting (1866), the Lighthouses and Beacons Commission (1881) and the General Plan for the Lighting and Beaconing of the Maritime Coasts and Ports of the Mainland and Adjacent Islands (1883), although a large part of them had only started / finished in the twentieth century. The first known attempt to materialize an organized rescue structures of the castaways took place in the city of Porto in 1828, through the creation of the Real Casa d'Asylo aos Naufragados. Building, for this purpose, with the necessary equipment material and human resources, this institution had an ephemeral existence of only 7 years, following the creation of the Sociedade Geral dos Naufragos, in 1835, in Lisbon. The sinking of the steamship «Porto» brought to public domain the shipwrecks issues, taking the government in the immediate days, some measures, namely the possibility of moving the port of the city further north and aid to the shipwrecked, the latter taking shape at the Real Sociedade Humanitária in 1852. Three years later, the Companhia de Socorros a Naufragos was created in Lisbon. Finally, the Instituto de Socorros a Naufragos was created in 1892, to which later the name of “Royal” was added and which had Queen D. Amélia as its promoter and honorary president.

Keywords: Portuguese coast; shipwrecks; navigation; Shipwrecked Relief Institute.

### **INTRODUÇÃO**

O dealbar de *Oitocentos* foi alavancado por mudanças endógenas e exógenas cujos efeitos haveriam de prolongar e de se fazerem sentir nas

décadas subsequentes (SARAIVA, 1983, pp. 251-260). A explosão comercial verificada sobretudo a partir do século XIX, resultante das melhorias técnicas introduzidas pela chamada “Revolução dos Transportes”, conjugadas com fatores de ordem política, económica e bélica, intensificaram este problema no que ao acesso às barras, à iluminação da costa e ao socorro aos naufragos dizia respeito, tornando-se urgente a criação ou a atualização nestes campos, de modo a que Portugal deixasse de ser conhecido como o “país da costa negra” (DIÁRIO DA CÂMARA DOS DEPUTADOS, nº 50, 1903, p. 17). Mas de que forma está a situação devidamente documentada para memória futura?

Em rigor, o estudo geográfico e técnico do litoral só foi alvo de análise e produção bibliográfica através das obras de PINTO (1737), BALBI (1822), FRANZINI (1812) e LOUREIRO (1904-1910). Quanto às temáticas farolar e assistencial, evidenciam-se AGUILAR (1998), BAPTISTA & SOUSA (2004), Regulamento da Sociedade Humanitária do Districto D'aveiro: Filial da Real Sociedade Humanitária do Porto (1853) e Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro (1832). Num registo mais genérico assinala-se LEAL (1874, 1876). Como bibliografia relativa a navios, naufrágios e navegações, referem-se as obras, LAPA (1972), GOMES (1996) e PALMA-FERREIRA (1980). Já como obras de referência, pelo seu conteúdo abrangente, destacam-se, SERRÃO (1986a, 1986b, 1987), SARAIVA (1983), PINTO & MONTEIRO (2019), MARQUES (2002), MATTOSO (1994), RAMOS (2006, 2009), SILVEIRA & FERNANDES (2006), PIRES (1975) e RODRIGUES (1996).

Feita esta brevíssima síntese do estado atual dos conhecimentos, importa agora expressar os objetivos subjacentes à realização deste trabalho. Sendo o propósito final do presente estudo a exposição das medidas que mitigaram a perda de vidas e possibilitaram o socorro aos naufragos em Portugal no século XIX, procurou-se integrar e relacionar estas mesmas num contexto histórico mais vasto. Para o efeito, apelamos a um enquadramento feito com base no impacto da designada “Revolução dos Transportes” em

Portugal, devidamente sustentada pelas medidas legislativas e infraestruturais que se seguiram. Pretendeu-se, assim, dotar o litoral português de inovações técnicas, materiais e humanas que se adequassem aos novos tempos e aos desafios marítimos.

Coligimos e analisamos documentação histórica manuscrita (A.N.T.T. *Junta do Comércio*, liv. 105, fls. 132-134; A.N.T.T. *Coleção Adília Mendes*, mç. 7, nº 13.74, fl. 1; A.N.T.T. *Memórias paroquiais*, vol. 16, nº 139, fls. 883-884) e cartográfica (FRANZINI, 1811; PORTUGAL, 1905). Recorremos igualmente ao “Diário da Câmara dos Deputados” (1885, 1888, 1903), ao “Diário das Cortes Geraes e Extraordinarias da Nação Portuguesa” (1822), ao “Diário do Governo” (1852, 1853, 1860, 1861, 1865, 1892), à “Collecção de leis e outros documentos oficiais: Publicados desde 15 de Agosto de 1834 até 31 de dezembro de 1835” (1837), à “Gazeta de Lisboa” (1824) e à “Collecção official de legislação portugueza: anno de 1880” (1881).

Portugal, sempre foi um país que: a) por um lado usufruía das vantagens provenientes de uma costa extensa (c. de 943 km -continente, 667 Km-Açores e 250-Madeira), como seja a facilidade de comunicação com o exterior por via marítima (para além da exploração de uma panóplia de recursos diretos que o mar propicia, mas que não serão abordados no presente trabalho); b) por outro lado, padecia dos inconvenientes que decorrem do facto de contar com uma agitação marítima, em regra muito forte, com uma assinalável energia da onda, o que desemboca não raro em tempestades marítimas, galgamentos, naufrágios e afogamentos. Passemos à abordagem mais em detalhe das características acima mencionadas.

## A (R) EVOLUÇÃO DOS TRANSPORTES MARÍTIMOS

### A introdução do barco a vapor em Portugal

A passagem do século XVIII para o século XIX, foi acompanhada de inovações e melhoramentos industriais, sendo um deles a progressiva utilização do motor a vapor. Se numa

primeira fase foi usado essencialmente na indústria, mais tarde foi incorporado nos meios de locomoção transformando para sempre a forma e a velocidade a que nos deslocamos. Após várias tentativas frustradas, em 1807 teve finalmente êxito a comercialização do barco a vapor, neste caso destinado ao transporte de passageiros. Tendo esta indústria como local de nascimento os Estados Unidos da América (MARQUES, 2002, p. 54; LEAL, 1874, p. 41), a sua utilização rapidamente se espalhou pelo restante globo, oferecendo aos navios e às suas tripulações a independência face aos humores de Neptuno ou de Éolos, isto é, das correntes marítimas ou dos ventos. A navegação a vapor, tornar-se-ia no meio privilegiado para se fazerem deslocar grandes massas de pessoas ou de bens de forma segura e rápida em viagens intra e/ou intercontinentais (SERRÃO, 1986a, p. 286), obrigando os países a uma intensiva renovação/construção de novas estruturas portuárias, de sinalização da costa e das barras, mas também a uma atenção redobrada para o problema dos naufrágios e do modo de os minimizar, bem como da questão relacionada com o salvamento dos náufragos.

Acossado pelas vicissitudes e agruras políticas, sociais e económicas que as três primeiras décadas de *Oitocentos* lhe trouxera (que não cabe aqui analisar), Portugal vira-se afastado dos grandes centros de invenção, produção e decisão no que à energia e à navegação a vapor dizia respeito. E isto apesar da posição de charneira que o colocava no centro das grandes rotas mediterrânicas (navios que entravam e saíam não apenas para as viagens no mar Mediterrâneo ou no mar Negro mas também aqueles que atravessavam o Canal do Suez, transatlânticas (Rota das Américas e do Cabo) e no resto mundo (Pacífico, Índico).

Mesmo com estes constrangimentos, o transporte a vapor estreia-se em Portugal no ano de 1820, aquando da aquisição de uma embarcação a Inglaterra (Conde de Palmela) pela empresa de João Baptista Ângelo da Costa & C<sup>a</sup>., para a realização de serviços de transporte, numa primeira fase, no rio Tejo e, posteriormente, em 1823, na efetivação da carreira Lisboa – Porto – Lisboa. Para além destas carreiras, foram apresentados requerimentos de exploração por John Milley Doyle, para o

percurso Lisboa – Gibraltar ou por António Filipe de Oliveira, para as derrotas Lisboa – Cacilhas, Lisboa – Setúbal e Lisboa – Moita. A renúncia à Constituição e o início das hostilidades em 1828 precipitaram o fim da linha para esta primeira experiência vaporífera (MARQUES, 2002, pp. 54-56; MATTOSO, 1994, p. 373), que seria retomada, sobretudo na segunda metade da centúria. A bonança política, social e económica que paulatinamente se instaurara, complementada com a mentalidade, os ideais, tudo alicerçado nos interesses da burguesia liberal, transformaram uma vez mais o mar no novo desígnio nacional. Este renovado entusiasmo marítimo, traduziu-se no aparecimento de novas companhias de navegação nacionais, como a «Luso-Brasileira», a «Empresa Nacional de Navegação» ou a «Companhia de Navegação a Vapor Mala Real Portuguesa», no uso dos portos por companhias estrangeiras, utilizando-os como pontos de escala, resultando, ambos os fatores, na abertura de novas derrotas marítimas em especial com os domínios ultramarinos portugueses (SERRÃO, 1986b, pp. 100-101, 294; SERRÃO, 1987, p. 195, 405;).

### A rede portuária

O progresso da tecnologia e das comunicações, a crescente e contínua internacionalização da economia verificada desde os inícios do século XIX, bem como a utilização de maiores e mais rápidos barcos a vapor, apresentaram novos problemas às nações marítimas (MATTOSO, 1994, p. 369; MARQUES, 2002, p. 54).

Todas as vicissitudes presentes nas primeiras décadas do século XIX estiveram refletidas na desorganização social, económica e infraestrutural. Os portos e as barras nacionais apresentavam dois problemas de fundo: causas antrópicas e de origem natural. No primeiro caso, o apetrechamento e organização das construções costeiras eram nitidamente insuficientes e limitativas levando sempre que possível a um afastamento dos portos nacionais, sendo que, já em 1822, Balbi refere o mau estado dos portos de Viana, Vila do Conde, Sagres, Faro, Tavira entre outros, resultado de uma imperdoável negligência (BALBI, 1822, pp. 179-



180). A segunda causa, e salvo algumas exceções concedidas por um acaso telúrico e talássico, a costa portuguesa continental caracterizava-se por apresentar alguns entraves à navegação, tais como “(...) rochedos e bancos d'arêa, os baixos, as correntes, e ainda a variedade ou a intensidade de ventos (...)” (COMPANHIA GERAL DA AGRICULTURA DAS VINHAS DO ALTO DOURO, 1832, p. 4). Perante este panorama, encarou-se como urgente o melhoramento material e o acesso aos portos do reino, levando a que a navegação marítima e fluvial se apresentasse como um desígnio estratégico dos governos de então (SERRÃO, 1986a, p. 226) através do lançamento e da execução de “(...) grandes Obras Hydraulicas da creação ou melhoramento dos Portos maritimos (...) com grandes proveitos do seu Commercio.” (COMPANHIA GERAL DA AGRICULTURA DAS VINHAS DO ALTO DOURO, 1832, p. 4). Assim se podia receber ou enviar mercadoria e passageiros de uma forma mais cómoda, rápida e barata.

Neste sentido, a partir da década de 30, iniciaram-se obras de melhoramento nas barras e nos portos de Caminha, Esposende, Figueira da Foz, Funchal, Horta, Lisboa, Porto, Tavira, Vila do Conde, Vila Franca do Campo e Vila Nova de Mil Fontes (Figura 1) entre outras realizações, que foram, entretanto, paradas (SERRÃO, 1986a, pp. 229-230; MARQUES, 2002, pp. 74-75).

Os governos adotaram ao longo da 2ª metade do século XIX, até à queda da Monarquia, uma política de fomento infraestrutural. Foram melhorados alguns dos principais portos, barras e docas do reino, como em Aveiro, Esposende, Figueira da Foz, Horta, Lagos, Vila Nova de Portimão, Nazaré, Ponta Delgada, Porto e Viana do Castelo (FRANZINI, 1811; 1812, p. 16; SERRÃO, 1986b, p. 229 e 231; SERRÃO, 1987, pp. 407-409; PINTO & MONTEIRO, 2019, p. 109). Para além destes (Figura 1), destacam-se duas obras de grande importância económica e estratégica: os portos de Lisboa e de Leixões (Figura 1).

No caso Orlisiponense, e seguindo a política Fontista de melhoramentos das vias de comunicação, têm lugar a partir 1854 os trabalhos de beneficiação do seu porto. Após vários anos de estudos e projetos o porto da capital sofrerá obras de monta que serão

iniciadas no dia 31 de outubro de 1887 (na presença do rei, D. Luís) e só terminarão já no século XX (SERRÃO, 1986b, pp. 228-229; SERRÃO, 1987, p. 409; RAMOS, 2006, p. 354; PRATA, 2012, p. 54).

Quanto a Leixões, e respondendo às barreiras naturais, foram apresentados diversos projetos desde a década de 50. O estrangulamento da entrada do Douro, os assoreamentos e os naufrágios, foram motivos que levaram a que



**Figura 1.** Localização das barras e dos portos.

tivessem início, em 1883, as obras para construção do porto de Leixões, atribuindo-se um crédito suplementar de quase 25:000\$000 réis (SERRÃO, 1986b, p. 229; SERRÃO, 1987, p. 409). Se dúvidas houvesse sobre a localização estratégica do novo porto nortenho, a mesma fica demonstrada em PINTO (1737, p. 14) reconhecendo-se que

*(...) Leixoens (...) por mais que as tempestades embravecidas ostentem nelles com encapellada inchação (...) nunca nelles se vio haver naufrágio, antes fim seguro asylo a toda a embarcação, (...) para salvar-se de todo, o que de outra sorte seria infallivel estrago, e notório perigo, conseguindo deste modo bonança na mais furiosa tormenta.*

O melhoramento dos portos e barras foi complementado com uma outra infraestrutura, também ela conducente a uma melhor e mais segura navegação marítima: referimo-nos à construção e melhoramento da estrutura farol portuguesa.

### A estrutura farolar

Perdem-se na espuma do tempo os esforços para sinalizar a costa portuguesa. Entre as primeiras tentativas, indicam-se os faróis da Nossa Senhora do Cabo (Espichel) em 1430, o da torre do Convento de São Vicente, situado no cabo de São Vicente, patrocinado pelo bispo de Silves, D. Fernando Coutinho, em 1520, o de São Miguel-o-Anjo situado na foz do rio Douro, na cidade do Porto, tendo sido ordenada a sua construção em 1527 pelo bispo D. Miguel da Silva, ou ainda, o de Nossa Senhora da Guia em Cascais, por volta do ano de 1537, mandado levantar pelos frades da Irmandade (Figura 2 e Tabela 1). Apesar de boa vontade, estas tentativas de sinalizar a costa foram muito esparsas e incipientes nos meios disponibilizados e na distribuição territorial, estando associada a sua construção, manutenção e denominação, ao mundo eclesiástico, uma vez que a iniciativa da sua construção partiu de entidades ligadas ao universo religioso. Se a localização dos primitivos cenóbios (Nossa Senhora do Cabo, Convento de São Vicente e Nossa Senhora da Guia

em Cascais) obedeceu a uma busca espiritual de recolhimento, a função dos faróis a eles adstritos deveu-se a causas altruístas relacionadas com a salvação dos corpos e das almas. Já no caso de do farol de São Miguel-o-Anjo, à sua edificação subjazem motivos económicos (devido ao crescimento mercantil do burgo portuense e as dificuldades de acesso ao seu porto), assim como artísticos (almejando-se uma renovação urbanística renascentista) (AGUILAR, 1998, p. 9, 112, 148, 164; BAPTISTA & SOUSA, 2004, p. 15, 17; OLIVEIRA, 2005, pp. 39, 103-105, 119-120; REIS, 2008, pp. 45-46; BUESCO, 2015, pp. 39-40; SOUZA, 2015, pp. 162, 167-171).

A partir do século XVIII, e resultado de uma maior centralização do poder estatal, a farolagem passa para a dependência da Junta do Comércio, como se pode depreender pela compilação apresentada na tabela 1.

Neste sentido, e de forma a prover uma melhor sinalização e aumentar a visibilidade costeira à noite, é emanado o Alvará Régio de 1 de fevereiro de 1758, pelo qual são mandados construir pois era evidente a

*(...) falta de Faróes, que possam servir aos Navegantes de Marca, e de Guia, para se desviarem opportunamente de fazerem naufrágio; na mesma forma que se pratica útil, e necessariamente nos outros Lugares Maritimos da Europa, onde se temem semelhantes perigos (...)* (A.N.T.T., Junta do Comércio, liv. 105, fl. 131v.).

Destaca-se ainda no mesmo documento a ordem para construção de um conjunto de faróis (Figura 2).

*Os quaes todos serem erigidos, e acabados com a mayor brevidade, que couber no possível, para ficarem nas noutes perpetuamente accezos com fogos taes, que sempre do alto Mar, e de longe se possam distinguir em soccorro dos referidos Navegantes.* (A.N.T.T., Junta do Comércio, liv. 105, fl. 132).

Todavia não se cumpriu o desiderato régio, visto que do programa inicial só foram construídos num curto/médio prazo os faróis de Nossa Senhora

da Luz na barra do Douro e de Nossa Senhora da Guia, em 1761, e os de São Lourenço do Bugio e de São Julião da Barra em 1775 (Figura 2), embora este último já fosse referenciado em 1755, tratando-se porventura não de uma construção de base, mas de uma reconstrução devido ao terramoto de 1755. Apesar deste primeiro intento de dotar o litoral de uma sinalização eficaz a questão só seria retomada

com afincos no pós-guerra Liberais (1832-34).

Em 1833, o sistema de farolagem transita para o Ministério da Fazenda, procedendo-se a uma nova vaga de investimentos. Logo em 1835 foi projetada a construção de cinco faróis, mas apenas saíram do papel os faróis das Berlengas, São Vicente, Santa Maria e Cabo Mondego (AGUILAR, 1998, p. 10, 52, 164, 188; BAPTISTA & SOUSA, 2004, p. 15, 35) (Figura 2). Esta iniciativa teve continuidade durante a 2ª metade do século, não só com a construção dos já referidos faróis dos cabos de Santa Maria e do Mondego, mas igualmente dos faróis da Póvoa do Varzim, Esposende, da Ponta de São Lourenço, na ilha da Madeira, da Ponta do Arnel, nos Açores, Aveiro e Cabo Raso; AGUILAR, 1998, p. 31, 48, 105, 221, 244; BAPTISTA & SOUSA, 2004, p. 16) (Figura 2). Conquanto todas estas edificações, dizia em 1885 o deputado Augusto Fuchini, que “Da nossa cota, mal iluminada foge a (...) colossal navegação que sulca o oceano em busca das costas americanas!” (DIÁRIO da Câmara dos Deputados, nº 13, 1885, p. 205).

Pesem embora os estudos e levantamentos feitos, como em 1866 o Plano de Alumiamiento Marítimo, em 1881 a Comissão de Faróis e Balizas e em 1883 o Plano Geral de Alumiamiento e Balizagem das Costas Marítimas e Portos do Continente e Ilhas Adjacentes (AGUILAR, 1998, pp. 11-12; BAPTISTA & SOUSA, 2004, p. 16), o aumento e a distribuição territorial que incluiu os arquipélagos dos Açores e da Madeira (Figura 2 e Tabela 1) ou, ainda, as atualizações tecnológicas em especial na parte ótica que a rede farolar sofreu, mesmo assim, no ano de 1903 e em plena Câmara dos Deputados, Lourenço Cayolla, expunha de forma crua o persistente problema, “(...) que de vez termine o vergonhoso cognome de costa negra, com que os navegantes denominam a costa portuguesa.” (DIÁRIO da Câmara dos Deputados, nº 50, 1903, p. 17).

Pelo exposto, verifica-se que mesmo demorado e falho, o litoral português foi apetrechado com melhorias ao nível das infraestruturas, de forma a prevenir os naufrágios e as suas consequências. No entanto, tão ou mais atribulado, foi também o processo de



**Figura 2.** Localização dos faróis em Portugal continental e insular.



Tabela 1: Localização, designação, ano de construção e promotor dos faróis em Portugal continental e insular.

Localização	Designação	Ano	Promotor	Fonte
Cabo Espichel, Sesimbra	Nossa Senhora do Cabo	1430	Irmandade Nossa Senhora do Cabo	AGUILAR, 1998; BAPTISTA & SOUSA, 2004; OLIVEIRA, 2005; REIS, 2008.
Cabo de São Vicente, Vila do Bispo	Convento de São Vicente	1520	D. Fernando Coutinho (Bispo de Silves)	AGUILAR, 1998; BAPTISTA & SOUSA, 2004; OLIVEIRA, 2005; REIS, 2008.
Foz do rio Douro, Porto	São Miguel-o-Anjo	1527	D. Miguel da Silva (Bispo do Porto)	AGUILAR, 1998; BAPTISTA & SOUSA, 2004; OLIVEIRA, 2005; REIS, 2008.
Cabo da Guia, Cascais	Nossa Senhora da Guia	1537	Irmandade de Nossa Senhora da Guia	AGUILAR, 1998; BAPTISTA & SOUSA, 2004.
Porto	Nossa Senhora da Luz	1761	Junta do Comércio	AGUILAR, 1998; BAPTISTA & SOUSA, 2004.
Cabo da Guia, Cascais	Nossa Senhora da Guia (reconstrução)	1761	Junta do Comércio	AGUILAR, 1998; BAPTISTA & SOUSA, 2004.
Forte de São Lourenço, rio Tejo	Bugio	1775	Junta do Comércio	AGUILAR, 1998; BAPTISTA & SOUSA, 2004.
Forte de São Julião da Barra, Oeiras	São Julião	1775	Junta do Comércio	AGUILAR, 1998; BAPTISTA & SOUSA, 2004.
Sintra	Cabo da Roca	1772	Junta do Comércio	AGUILAR, 1998; BAPTISTA & SOUSA, 2004.
Sesimbra	Cabo Espichel	1790	Junta do Comércio	AGUILAR, 1998; BAPTISTA & SOUSA, 2004.
Peniche	Cabo Carvoeiro	1790	Junta do Comércio	AGUILAR, 1998; BAPTISTA & SOUSA, 2004.
Ilha Grande, Berlengas	Berlenga	1840	Ministério da Fazenda	AGUILAR, 1998; BAPTISTA & SOUSA, 2004.
Vila do Bispo	São Vicente (reconstrução)	1846	Ministério da Fazenda	AGUILAR, 1998; BAPTISTA & SOUSA, 2004.
Cabo de Santa Maria, Faro	Santa Maria	1851	Ministério da Fazenda	AGUILAR, 1998; BAPTISTA & SOUSA, 2004.
Figueira da Foz	Cabo Mondego	1858	Ministério da Fazenda	AGUILAR, 1998; BAPTISTA & SOUSA, 2004.
Póvoa do Varzim	Póvoa do Varzim	1855	Ministério da Fazenda	AGUILAR, 1998; BAPTISTA & SOUSA, 2004.
Esposende	Esposende	1866	Ministério da Fazenda	AGUILAR, 1998; BAPTISTA & SOUSA, 2004.
Ilha da Madeira	Ponta de São Lourenço	1870	Ministério da Fazenda	AGUILAR, 1998; BAPTISTA & SOUSA, 2004.
Ilha de São Miguel, Açores	Ponta do Arnel	1876	Ministério da Fazenda	AGUILAR, 1998; BAPTISTA & SOUSA, 2004.
Ílhavo	Aveiro	1893	Ministério da Fazenda	AGUILAR, 1998; BAPTISTA & SOUSA, 2004.
Forte de São Brás de Sanxete, Cascais	Cabo Raso	1894	Ministério da Fazenda	AGUILAR, 1998; BAPTISTA & SOUSA, 2004.

implementação do serviço de socorro aos naufragos.

## **DA CASA D'ASYLO DOS NAUFRAGADOS AO REAL INSTITUTO DE SOCORROS A NÁUFRAGOS**

### **As instituições ao serviço do socorro aos naufragos**

A derrota da França Napoleónica em 1815 catapultou a Inglaterra para o papel de potência marítima do mundo, criando na Europa um clima propício à paz política e à prosperidade económica, mesmo assistindo-se em Portugal a algumas movimentações militares e a um comércio continuamente decrescente (SILVEIRA, 1987, p. 513; RAMOS, 2009, pp. 47-48).

Em resultado deste panorama tornava-se a realidade desoladora e com grandes inconvenientes ao bom funcionamento e dinamismo comercial, urgia assim acompanhar o que de melhor se ia fazendo por essa Europa marítima com destaque para as ilhas Britânicas, onde a proliferação de estabelecimentos de auxílio serviram para acudir a muitos naufragos (COMPANHIA GERAL DA AGRICULTURA DAS VINHAS DO ALTO DOURO, 1832, p. 5).

De modo a minimizar os recorrentes e danosos afundamentos (GAZETA DE LISBOA, nº 104, 1824, p. 482) é mandada erigir no reinado de D. Miguel, em 1828, uma Casa de Asilo para os Naufragados (COMPANHIA GERAL DA AGRICULTURA DAS VINHAS DO ALTO DOURO, 1832, p. 6). Apresentado e aprovado o projeto foi construída na Foz do Douro a referida Casa (COMPANHIA GERAL DA AGRICULTURA DAS VINHAS DO ALTO DOURO, 1832, p. 10). A principal causa para tal obra aí ter tido lugar foi que, apresentando a cidade uma geografia tão vantajada ao comércio marítimo, era no entanto servida infortunadamente por uma desembocadura pouco profunda, pejada de funestos rochedos e propícia ao assoreamento (e.g. ANTT, *Memórias Paroquiais*, vol. 16, nº 139, fl. 883-884) e pesem embora todos os melhoramentos de que havia sido alvo, ainda assim era um espaço de perigosidade

onde as embarcações naufragavam amiúde e onde “(...) costumã acontecer os naufragios, assim de Navios mercantes, como de Lanchas e Barcos de pescaria.” (COMPANHIA GERAL DA AGRICULTURA DAS VINHAS DO ALTO DOURO, 1832, p. 11). Situado na zona da Cantareira (PERES & CRUZ, 1965), o edifício apresentava-se singelo: planta retangular e piso térreo, sendo composto pelas casas da enfermaria, das máquinas, das roupas, do Fiel do Asilo e ainda por uma cozinha (COMPANHIA GERAL DA AGRICULTURA DAS VINHAS DO ALTO DOURO, 1832, pp. 11-15).

Para um melhor e mais rápido socorrer das vítimas a dita Casa d'Asylo era guarnecida de uma embarcação salva-vidas devidamente apetrechada para efetuar a assistência aos navios em perigo ou para salvamento de pessoas que tivessem caído ao mar. Para o auxílio físico, existiam um médico e um cirurgião que deveriam viver nas proximidades e que eram “obrigados a comparecer, assim que tiverem aviso ou noticia do perigo (...)” (COMPANHIA GERAL DA AGRICULTURA DAS VINHAS DO ALTO DOURO, 1832, p. 8). Para além deste e outro pessoal permanente e afeto à Casa, era requerida e muito valorizada ainda a participação do Piloto-mor, pilotos da barra e de remadores para se aproximarem dos barcos ou dos naufragos de maneira a efetivarem o respetivo salvamento (Ibidem, pp. 7-9).

Por fim, indica-se que para além de ser a “(...) responsável pela administração do Asilo dos naufragados de S. João da Foz do Douro e do barco salva-vidas entre 1830-1834.”, a Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro assumiu as despesas relativas à construção, ficando as demais a cargo da Barra do Porto (SOUSA, 2003, p. 275). Apesar da grande importância para o socorro aos naufragos, a sua existência não foi duradoura porque “(...) o governo liberal vendeu [a] por [8]00\$000 réis, em 1835 (tendo custado 6:400\$000!)” (LEAL, 1876, p. 336). Com isto se privou o tráfego marítimo de assistência visto que “Por 17 annos foi a casa do Salva Vidas uma residência particular.” (LEAL, 1874, p. 223).

Enquanto na cidade do Porto se procedia à

venda da Real Casa d'Asylo, nesse mesmo ano temos notícia de uma instituição localizada em Lisboa. Referimo-nos à Sociedade Geral dos Naufrágios, cuja notícia da aprovação e envio dos seus estatutos ao Ministério do Reino, nos chegou pelo governador da praça de São Julião da Barra (COLLECÇÃO de leis e outros documentos officiaes: Publicados Desde 15 de Agosto de 1834 até 31 de dezembro de 1835, 1837, p. 314). Em correspondência de Cláudio Adriano da Costa para o secretário de Estado da Marinha, Marino Miguel Franzini, indica-se que a pedido de D. Maria II, deveria a Associação Comercial Lisbonense, formar “(...) uma Sociedade Geral dos Naufragios a exemplo da Sociedade geral dos Naufragios estabelecida em Paris (...)” (ANTT, Coleção Adília Mendes, mc. 7, nº 13.74, fl. 1).

Na noite de 29 de março de 1852, uma tragédia marítima abate-se sobre a cidade do Porto, levantando muita comoção em todo o país. O desastre do vapor “Porto” é uma ilustração das dificuldades que sobejavam tanto na navegação da barra portuense como no salvamento e na assistência aos náufragos (PALMA-FERREIRA, 1980, p. 123; LEAL, 1874, p. 223). Do relato, e no que diz respeito ao presente trabalho, registam-se as precárias condições de salvamento. Não aguentando ouvir os esdrúxulos brados dos passageiros, avançou numa catraia juntamente com doze remadores o piloto da barra Manuel Francisco com o objetivo de lançar um cabo para o navio, mas como “(...) os passageiros em montão correram todos a puxar a catraia (...)” e temendo-se o seu afundamento foi necessário largar o cabo (PALMA-FERREIRA, 1980, p. 124). Para poderem ver o triste espetáculo e servir de guia aos intrépidos que se lançassem ao mar, foram acesas fogueiras, tentando-se enviar novamente as catraias ao mar e lançar um cabo recorrendo a foguetes, mas todas as tentativas foram votadas ao insucesso.

Ironicamente ou não, o naufrágio deu-se defronte da antiga Casa dos Naufragados, levando a que o povo da cidade amaldiçoasse “(...) os que deram cabo d'um tão prestante estabelecimento” (LEAL, 1874, p. 223) e a que se gerasse indignação local. Perante a descrição resumida deste espetáculo macabro era necessário tomar medidas que evitassem ou pelo menos

minorassem os acidentes marítimos futuros. Tomando conhecimento da tragédia no dia posterior, através de um officio enviado pelo Intendente da Marinha, ordenou a rainha (em 3 de abril) ao Governador Civil do Porto a abertura de um inquérito para o apuramento: i) das causas humanas ou materiais, nomeadamente das condições de navegabilidade da embarcação; ii) qual o motivo para a ausência do capitão do navio não obstante as condições atmosféricas adversas; iii) qual a veracidade vinculada na imprensa da contradição na informação prestada à embarcação, nomeadamente o aviso de não entrada na barra transmitido pelo piloto da barra e a autorização por parte do Castelo da Foz e iv) a chocante falta de instrumentos para se acorrer à salvação (DIÁRIO DO GOVERNO, nº 81, 1852, p. 381).

Seguidamente, foi decretada a criação de duas comissões. A primeira, constituída pelos majores Belchior José Garcez e Plácido António da Cunha e Abreu e pelo capitão Sebastião Lopes Calheiros de Menezes, todos pertencentes ao Corpo de Engenheiros do exército. Ficou esta incumbida de proceder aos levantamentos necessários para a construção de um porto a Norte do Douro, de maneira a que se ultrapassassem as dificuldades de penetração da barra portuense com os inerentes prejuízos económicos, materiais e humanos. Iniciou-se um longo percurso, até à construção do que mais tarde seria o porto de Leixões, projeto que apresentava a particularidade da ligação por via-férrea entre este novo porto e a cidade Invicta. Na segunda comissão figuravam o Governador Civil do Porto (presidente), o Intendente da Marinha dessa cidade (vice-presidente), o Juiz do Tribunal do Comércio de 1ª Instância, dois vereadores indicados pela edilidade e dois membros da Associação Comercial, tendo como encargo, a mobilização dos recursos para providenciarem assistência a todas as embarcações que se encontrassem em perigo de naufrágio ao largo da barra do Douro (DIÁRIO DO GOVERNO, nº 81, 1852, p. 381). Estava lançado o gérmen para criação da Real Sociedade Humanitária,

*(...) instituída no Porto a 15 de abril de 1852, para a salvação de pessoas em naufrágios, nas costas ao norte e sul da barra do Porto, desde*

*Caminha até Aveiro inclusive, e no rio Douro, e em epidemias, incêndios, inundações, e outras semelhantes calamidades que sobrevierem n'esta cidade, e suas imediações (...) sendo presidentes perpetuos Sua Magestade El-Rei D. Pedro V, e Sua Alteza Serenissima o Senhor Infante D. Luiz, Duque do Porto (...). (Diário do Governo, nº 73, 1865, p. 854).*

Para tal, expropriou-se a antiga Casa do Asylo dos Naufragados ou do Salva-vidas pelo valor de 5:000\$000 reis, passando a servir como local de recobro dos náufragos, encontrando-se devidamente apetrechado com equipamento de salvamento (LEAL, 1874, p. 223; NUNES DA PONTE, 1964, p. 280). A sua importância ficou atestada num ofício datado de 11 de setembro de 1853, onde, relativamente ao desastre do vapor “Porto”, se dá notícia do salvamento realizado e dos náufragos salvos (Diário do Governo, nº 220, 1853, p. 1350), estendendo-se o seu raio de atuação, sempre que fosse possível ao restante território continental (Diário do Governo, nº 159, 1861, p. 7). Para além do Porto temos notícia da existência de uma instituição humanitária similar em Aveiro, no ano de 1853 (REGULAMENTO da Sociedade Humanitária do Districto d'Aveiro: Filial da Real Sociedade Humanitária do Porto, 1853, p. 7) e em Matosinhos em 1860 (Diário do Governo, nº 149, 1860, p. 4). Referir ainda, que como instituição humanitária que era, premiou através de condecorações e recompensas pecuniárias, aqueles que revelando coragem e altruísmo se destacaram no socorro marítimo aos desgraçados dos naufragados.

Em Lisboa, era criada com a ajuda da Associação Commercial da cidade no ano de 1855, a Companhia de Socorros a Náufragos (Câmara de Comércio e Indústria Portuguesa). Na sequência da celebração do tricentenário da morte de Camões é proposto pela dita Associação, e aceite pelo governo através da portaria de 21 de maio de 1880, a criação de uma instituição de socorro a náufragos em Cascais (COLEÇÃO oficial de legislação portuguesa: anno de 1880, 1881, p. 70).

Embora as antigas instituições de socorro aos náufragos apresentassem boas intenções não

serviam o seu propósito de forma contínua nem abrangiam todo o território nacional, tornando-se premente rever o apoio aos náufragos. Para este efeito foi criada, em 1879, uma comissão de estudo para a implementação do Serviço Nacional de Socorros a Náufragos, do qual viria a ser publicado em 1881 a obra «Relatório acerca do serviço de socorros a náufragos nas costas do Continente do Reino e Ilhas adjacentes». Com base no relatório constatou-se de forma oficial o deplorável estado em que se encontrava o apoio aos náufragos, verificando-se que entre as desembocaduras dos rios Minho e Guadiana, só existiam barcos salva-vidas no Porto, na Póvoa do Varzim, em Paço d'Arcos, para além do de Cascais, já referido anteriormente (DIÁRIO DA CÂMARA DOS PARES DO REINO, nº 20, 1883, p. 167; FANGUEIRO, 1987, p. 366; SILVEIRA & FERNANDES, 2006, p. 293).

De forma a acompanhar o que de melhor se fazia no estrangeiro e o crescente comércio marítimo, assim como o gritante flagelo dos naufrágios que entre 1870 e 1878 condenou 224 navios morrendo 229 pessoas, e de acordo com o relatório, foi proposto a criação de 30 estações e 32 postos de apoio a náufragos, distribuídos pelo território continental e insular. Quanto às estações, 24 localizar-se-iam no continente e as restantes 6 nas ilhas, estando equipadas para além de uma casa, com barcos salva-vidas com o respetivo carro condutor, ambulância, coletes, boias, foguetes de sinalização, aparelhos de porta cabos e de socorro médico. Os postos seriam servidos por uma habitação mais modesta, mas igualmente equipados materialmente. Porém, e apesar de todas as recomendações, os anseios e as necessidades, a avultada verba de aproximadamente 138:000\$000 réis retirou todo o interesse ao projeto, acabando por não se efetivar (DIÁRIO da Câmara dos PARES DO REINO, nº 20, 1883, pp. 166-167; FANGUEIRO, 1987, p. 367). Mesmo com esta reprovação, a problemática da assistência aos náufragos não cairá no esquecimento. Em 1883 organiza-se uma nova comissão por forma a estabelecerem-se 63 estações e postos de socorro com uma subvenção de 30:000\$000 réis anuais durante 5 anos (DIÁRIO da Câmara dos



Deputados, nº 57, 1888, p. 976; PAULO, 2016, pp. 38-39; RIBEIRO, 1892, pp. 109-110).

No dia 27 de fevereiro de 1892, uma violenta tempestade abate-se sobre o norte do país. Vacilando entre o pavor do mar e a necessidade do ganha-pão, fazem-se ao mar 46 embarcações com 128 pescadores, originários da Póvoa do Varzim e da Afurada. Destes perecem 105 no mar e mais 3 nos dias seguintes. Perante tal catástrofe, organizam-se quermesses e bailes e pedem-se contribuições pecuniárias, estando a família real entre os principais contribuidores (OCCIDENTE, 1892, pp. 58-59).

Após vários avanços e recuos é publicado no Diário do Governo do dia 8 de março de 1892, o projeto de lei 14-I que pretendia a criação de “(...) uma organização eficaz e permanente de socorros a naufragos todas as condições, que devam concorrer para a instalação definitiva e geral a toda a costa e rios navegáveis do país (...)” (DIÁRIO DO GOVERNO, nº 53, 1892, p. 487). Seguidamente e de acordo com o regulamento de

21 de abril de 1892, publicado no Diário do Governo em 11 de junho do mesmo ano (nº 131), efetivou-se no terreno a longa utopia no que diz respeito ao serviço de salvamento dos naufragos, com a criação do Instituto de Socorros a Náufragos (I.S.N), sob a presidência da rainha D. Amélia.

Do ponto de vista organizacional e administrativo, dividia-se em comissões central (Lisboa), departamental (Porto, Faro, Funchal e Angra do Heroísmo) e local. À comissão central estavam atribuídas competências que abrangiam os campos, administrativo e institucional; económico e financeiro; comunicacional; e científico, sendo as mesmas replicadas nas comissões departamentais e locais. Pese embora, coubesse ao Estado a sua presidência e tivesse nele um interesse institucional, económico e até reputacional, uma parte da sua manutenção económica provinha do pagamento da joia e das quotas dos seus sócios e das Câmaras Municipais que tivessem costa oceânica. Quanto às despesas, são consideradas ordinárias, os pagamentos ao pessoal permanente, as pensões, o



**Figura 3.** Representação de naufrágio na Póvoa de Varzim, desenho de A. Silva. (OCCIDENTE, 1892, p. 57).



expediente, os exercícios de ensino e formação, a conservação do material e ainda as pinturas e pequenas reparações. Como despesas extraordinárias, consideram-se, o pagamento de trabalho avulso, a aquisição de material e grandes reparações, o pagamento pecuniário resultado de salvamentos ou o apoio em roupas e alimentos às vítimas e família nos dias seguintes ao acidente entre outros (DIÁRIO DO GOVERNO, nº 131, 1892, p. 1340).

Do equipamento utilizado, ressalvam-se os barcos salva-vidas, carros porta-cabos, sinais de mau tempo de dia e de noite, varadouros e abrigos e ainda material de ambulâncias e enfermarias. De forma a participar na realização do serviço, ficariam responsáveis pelos barcos, sinais, varadouros e abrigos, os capitães dos portos ou os seus delegados, enquanto os bombeiros ficariam

encarregues dos carros e do material de socorro médico.

De modo a valorizar o altruísmo inerente às ações de salvamento praticadas, estas seriam reconhecidas e recompensadas através de condecorações como constituiriam um fator de preferência na admissão a empregos públicos (DIÁRIO DO GOVERNO, nº 131, 1892, p. 1340). Através deste mesmo decreto publicado em 1892, verifica-se o critério para se proceder à instalação de estações de salvamento, mas não se especificando onde se situavam.

Todavia, através de um mapa datado de 1905, produzido pelo “Real Instituto de Socorros a Náufragos”, uma nova designação atribuída ao “Instituto de Socorros a Náufragos”, é possível verificar a localização de estações de salvamento e equipamento para prestar o socorro um pouco por

Tabela 2: Localização das estações de salvamento do Real Instituto de Socorros a Náufragos e equipamento de socorro disponível.

Localização	Equipamento	
	<u>Barco Salva-Vidas</u>	<u>Aparelho de porta-cabos</u>
Caminha e Moledo	X	X
Viana do Castelo	X	X
Póvoa do Varzim	X (2)	X
Vila do Conde	X	X
Matosinhos	X	X
Aveiro	X	
Buarcos	X	X
Figueira da Foz	X (2)	X
Pederneira, Nazaré	X	
Peniche	X	X
Ericeira		X
Cascais	X	X
Lisboa	X	X
Sesimbra	X	
Setúbal	X	
Lagos	X	X
Portimão	X	
Faro	X	
Vila Real de Santo António	X	X

todo o litoral português (Tabela 2).

Denota-se por aqui o desenvolvimento desta instituição benemérita que contribuiu para o edificar de uma sociedade mais fraterna e humanitária, praticando ao longo da sua existência um trabalho ímpar na ajuda ao próximo.

## CONCLUSÃO

Quando analisada a documentação e literatura coevas relativas à questão dos acidentes marítimos e das medidas propostas para a sua mitigação, constata-se que Portugal é parte integrante da primeira leva de países que tentaram resolver ou pelo menos minimizar a penosa realidade dos naufrágios e da falta de socorro. Porém, questões de índole essencialmente política e económica apartaram o país deste grupo, ao qual nunca mais se agregaria.

Embora dispondo de um longo litoral e dos seus principais feitos históricos estarem conectados com o mar, podemos afirmar que o território costeiro português estava ineficientemente servido de um sistema de sinalização aos navios, nos inícios de *Oitocentos* e que, em boa verdade, só na década de 80 do século XIX se torna efetiva a rede farolar. Esta contribuiu de forma decisiva para alertar relativamente aos principais acidentes naturais como servindo de guia para aceder aos portos.

Uma situação análoga à dos faróis passava-se com o acesso às barras e aos portos do reino. As muitas dificuldades de acesso foram atenuadas a partir da 2ª metade do século, culminando na década de 80 com a construção/melhoramento dos portos de Leixões e de Lisboa entre outros de menor importância.

Quanto aos naufragos, pese embora a precocidade representada pela criação da Real Casa d'Asylo em 1828, a institucionalização de um serviço de socorros foi no geral parca, inconstante e limitada quanto à área de intervenção, não deixando, no entanto, de ser objeto de prolongadas discussões pelo poder político e não só.

Para além desta primeira experiência, seguiu-se o aparecimento da Sociedade Geral dos Naufrágios em 1835, da Real Sociedade Humanitária em 1852, da Companhia de Socorros a

Náufragos em 1855 e ainda da Estação de Socorros a Naufragos de Cascais em 1880, mas apenas em 1892 com o Instituto de Socorros a Naufragos, se estabeleceu definitivamente um serviço de auxílio, dotado de capacidade financeira, material e humana e de índole nacional.

Perante os factos apresentados, conclui-se que as medidas de mitigação e auxílio à navegação aos naufragos foi uma tarefa, que por razões de índole política, social e económica, se prolongou no tempo e se limitou no espaço, sendo por vezes, apenas uma reação às catástrofes ocorridas e não o fruto de ações planeadas e preventivas que os evitassem ou minorassem.

## AGRADECIMENTOS

Este trabalho foi financiado por fundos nacionais através da FCT – Fundação para a Ciência e a Tecnologia, I.P., no âmbito do projeto estratégico MARE - Centro de Ciências do Mar e do Ambiente (UIDB/MAR/04292/2020) e FCT Fundação para a Ciência e a Tecnologia, I.P., no âmbito do projeto Estratégico do CITCEM - Centro de Investigação Transdisciplinar Cultura, Espaço e Memória, unidade de I&D da Universidade do Porto (UIDB/04059/2020).

## REFERÊNCIAS

AGUILAR, J. T. 1998. *Onde a Terra Acaba: História dos Faróis Portugueses*. 324 p., Pandora, Lisboa, Portugal. (ISBN: 972-8247-03-6).

A.N.T.T. 1758. Alvará com força de lei mandando erigir seis faróis nas barras e costas destes reinos, ordenando de uma nova forma de despacho para os navios mercantes que navegam para os domínios ultramarinos, revogando e cessando o alvará estabelece o troço. Junta do Comércio, liv. 105, fls. 132-134. (disponível em <https://digitalq.arquivos.pt/details?id=4500396>).

A.N.T.T. 1836. Carta para Marino Miguel Franzini de Cláudio Adriano da Costa sobre formação de uma sociedade geral dos naufrágios. Coleção Adília Mendes, mc. 7, nº 13.74, fl. 1.

A.N.T.T. 1758. Memórias paroquiais. vol. 16, nº 139, fls. 883-884.

BALBI, A. 1822. *Essai statistique sur le royaume de Portugal et d'Algarve comparé aux autres États de l'Europe, et suivi d'un coup'oeil sur l'État actuel des sciences, des lettres et des beaux-arts parmi les portugais des deux hémisphères*. Tome 1<sup>er</sup>, 480 p., chez Rey et Gravier, Libraires, Paris, France. (disponível em [https://purl.pt/23598/4/hg-5487-p/hg-5487-p\\_item4/hg-5487-p\\_PDF/hg-5487-p\\_PDF\\_24-C-R0150/hg-5487-p\\_0000\\_anterrosto-480\\_t24-C-R0150.pdf](https://purl.pt/23598/4/hg-5487-p/hg-5487-p_item4/hg-5487-p_PDF/hg-5487-p_PDF_24-C-R0150/hg-5487-p_0000_anterrosto-480_t24-C-R0150.pdf)).

BAPTISTA, C. M. M. & SOUSA, M. R. (Pref.) 2004. *Guardiões do Litoral Oeste*. 149 p., Leader Oeste - Associação para o Desenvolvimento Rural do Oeste, Cadaval. (ISBN: 972-9814023).

BARROS, J. de. 1988-1992. *Ásia de João de Barros: Dos feitos que os Portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente*. 4 vols., Fac-símile. Imprensa Nacional-Casa da Moeda, Lisboa, Portugal. (disponível em <https://purl.pt/26841/4/>).

BRITO, B. G. de. 1942-1943. *História trágico-marítima*. 6 vols., Portucalense Editora, Porto, Portugal. (disponível em <https://purl.pt/191/>).

BUESCU, A. I. 2015. D. Miguel da Silva e a Coroa portuguesa: diplomacia e conflito. In: R. Macário (Ed.). *D. Miguel da Silva: a Obra ao Tempo*, pp. 5-49, Museu de Grão Vasco/Projecto Património. (disponível em [https://www.academia.edu/23909551/D\\_Miguel\\_da\\_Silva\\_e\\_a\\_Coroe\\_portuguesa\\_diplomacia\\_e\\_conflito](https://www.academia.edu/23909551/D_Miguel_da_Silva_e_a_Coroe_portuguesa_diplomacia_e_conflito)).

CÂMARA de Comércio e Indústria Portuguesa. (s/d). História. Lisboa, Portugal. In: [www.ccip.pt/pt/quem-somos/historia](http://www.ccip.pt/pt/quem-somos/historia) (acesso: janeiro 2021).

COLLECÇÃO de leis e outros documentos officiaes: Publicados Desde 15 de Agosto de 1834 até 31 de dezembro de 1835. 1837. 314 p. Série 4<sup>a</sup>. Imprensa Nacional, Lisboa, Portugal. (disponível em [https://play.google.com/books/reader?id=NJUvAQAAMAAJ&hl=pt\\_PT&pg=GBS.PP1](https://play.google.com/books/reader?id=NJUvAQAAMAAJ&hl=pt_PT&pg=GBS.PP1)).

COLECÇÃO official de legislação portugueza: anno de 1880. 1881. 70 p. Imprensa Nacional, Lisboa, Portugal. (disponível em <https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=mdp.35112103828986&view=1up&seq=952>).

COMPANHIA Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro. Exposição do estado actual da Real Casa d'Asylo dos Naufragados, que sua magestade

fidelissima, o senhor D. Miguel Primeiro, Mandou erigir em S. João da Foz do Douro, á entrada da Barra da Cidade do Porto, debaixo da inspecção da Illustrissima Junta da Administração da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto-Douro. 1832. 32 p., Typ. de viúva Alvares Ribeiro & filho, Porto, Portugal. (disponível em [https://play.google.com/books/reader?id=oDI7AQAAMAAJ&hl=pt\\_PT&pg=GBS.PA1](https://play.google.com/books/reader?id=oDI7AQAAMAAJ&hl=pt_PT&pg=GBS.PA1)).

GOMES, T. 1996. *Navios Portugueses: Séculos XIV a XIX*. 133 p., Edições INAPA, Lisboa, Portugal. (ISBN: 972-9019-88-6).

DIÁRIO da Câmara dos Deputados. 1885. 205 p., nº 13, Imprensa Nacional, Lisboa, Portugal. (disponível em <https://debates.parlamento.pt/catalogo/mc/cd/01/01/01/013/1885-01-21/205>).

DIÁRIO da Câmara dos Deputados. 1888. 976 p., nº 57, Imprensa Nacional, Lisboa, Portugal. (disponível em <https://debates.parlamento.pt/catalogo/mc/cd/01/01/01/057/1888-04-03/976>).

DIÁRIO da Câmara dos Deputados. 1903. 17 p., nº 50, Imprensa Nacional, Lisboa. (disponível em <https://debates.parlamento.pt/catalogo/mc/cd/01/01/01/050/1903-04-18/17>).

DIÁRIO da Câmara dos Pares do Reino. 1883. 166-167 pp., nº 20, Imprensa Nacional, Lisboa, Portugal. (disponível em <https://debates.parlamento.pt/catalogo/mc/cp2/01/01/01/020/1883-03-09/166>).

DIÁRIO do governo: Folha Official do Governo Portuguez. 1852. 381 p., nº 81, Imprensa Nacional, Lisboa, Portugal. (disponível em <https://digigov.cepese.pt/pt/pesquisa/listbyyearmonthday?ano=1852&mes=4&tipo=a-diario&pm=&res=>).

Diário do governo: Folha Official do Governo Portuguez. 1853. 1350 p., nº 220, Imprensa Nacional, Lisboa, Portugal. (disponível em <https://digigov.cepese.pt/pt/pesquisa/listbyyearmonthday?ano=1853&mes=9&tipo=a-diario&pm=&res=>).

Diário do governo: Folha Official do Governo Portuguez. 1860. 4 p., nº 149, Imprensa Nacional, Lisboa, Portugal. (disponível em <https://digigov.cepese.pt/pt/pesquisa/listbyyearmonthday?ano=1860&mes=7&tipo=a-diario&pm=&res=>).

Diário do governo: Folha Official do Governo Portuguez. 1861. 7 p., nº 159, Imprensa Nacional, Lisboa, Portugal. (disponível em <https://digigov.cepese.pt/pt/pesquisa/listbyyearmonthday?>

[ano=1861&mes=7&tipo=a-diario&res=](https://digigov.cepese.pt/pt/pesquisa/listbyyearmonthday?ano=1861&mes=7&tipo=a-diario&res=)).

Diário do governo: Folha Official do Governo Portuguez. 1865. 854 p., nº 73, Imprensa Nacional, Lisboa, Portugal. (disponível em <https://digigov.cepese.pt/pt/pesquisa/listbyyearmonthday?ano=1865&mes=3&tipo=a-diario&pm=&res=>).

DIÁRIO do governo: Folha Official do Governo Portuguez. 1892. 487 p., nº 53, Imprensa Nacional, Lisboa, Portugal. (disponível em <https://digigov.cepese.pt/pt/pesquisa/listbyyearmonthday?ano=1892&mes=3&tipo=a-diario&res=>).

DIÁRIO do governo: Folha Official do Governo Portuguez. 1892. 1340 p., nº 131, Imprensa Nacional, Lisboa, Portugal. (disponível em <https://digigov.cepese.pt/pt/pesquisa/listbyyearmonthday?ano=1892&mes=6&tipo=a-diario&pm=&res=>).

DIÁRIOS das Cortes Geraes e Extraordinarias da Nação Portuguesa. 1822. 703 p., nº 50. Lisboa, Portugal. (disponível em <https://debates.parlamento.pt/catalogo/mc/c1821/01/01/01/050/1822-04-02/703?q=marinha%2Bmercante%2Bportuguesa&to=1822>).

LAPA, R. 1972. *Quadros da História Trágico-Marítima*. 5ª ed.. 157 p., Seara Nova, Mafra, Portugal.

FANGUEIRO, Ó. 1987. Naufrágios Poveiros, desde o século XVIII. *Póvoa do Varzim – Boletim Cultural*. vol. XXV, 2: 366-367. (disponível em [http://web.cm-pvarzim.pt/lanchapoveira/images/documentos/bibliografia/boletim\\_cultural/bc\\_xxv\\_2\\_355\\_391.pdf](http://web.cm-pvarzim.pt/lanchapoveira/images/documentos/bibliografia/boletim_cultural/bc_xxv_2_355_391.pdf)).

FRANZINI, M. M. 1811. Carta geral que comprehende os planos das principaes barras da costa de Portugal aqual se refere a carta reduzida da mesma costa / construída por Marino Miguel Franzini Manjor do Real Corpo de Engenheiros. A. Arrowsmith, Hydrographer to H. R. H. the Prince of Wales - Escalas [ca. 1:29000]-[ca. 1:150000]. London, N.º 10 Soho square: A. Arrowsmith, 1811. 1 mapa: gravura, p&b; matriz: 64,30x80,50 cm, em folha de 66,50x83,50 cm. (disponível em <http://purl.pt/4500>).

FRANZINI, M. M. 1812. Roteiro das costas de Portugal ou instrucções nauticas: para intelligencia e uso da carta reduzida da mesma costa, e dos planos particulares dos seus principaes portos. 104 p., Imprensa Regia, Lisboa, Portugal. (disponível

em <https://digitalis.uc.pt/bookreader/eBookReader/index.php?id=87961#page/1/mode/2up>).

GAZETA de Lisboa. 1824. 482 p., nº 104, Imprensa Régia, Lisboa, Portugal. (disponível em <https://digigov.cepese.pt/pt/pesquisa/listbyyearmonthday?ano=1824&mes=5&tipo=a-diario&res=>).

LEAL, P. 1874. Portugal antigo e moderno: diccionario geographico, estatistico, chorographico, heraldico, archeologico, historico, biographico e etymologico de todas as cidades, villas e freguezias de Portugal e de grande numero de aldeias. vol. 3, 41. 223 p., Livraria Editora de Mattos Moreira & Companhia, Lisboa, Portugal.

LEAL, P. 1876. Portugal antigo e moderno: diccionario geographico, estatistico, chorographico, heraldico, archeologico, historico, biographico e etymologico de todas as cidades, villas e freguezias de Portugal e de grande numero de aldeias. vol. 7. 336 p., Livraria Editora de Mattos Moreira & Companhia, Lisboa, Portugal.

LOUREIRO, A. F. de. 1904-1910. Os portos marítimos de Portugal e ilhas adjacentes: Atlas. 5 vols.. Imprensa Nacional, Lisboa, Portugal. (disponível em <https://purl.pt/31573/3/>).

MARQUES, A.H. de O. (Coord.). 2002. *Nova História de Portugal: Portugal e a Instauração do Liberalismo*. Vol. IX, 776 p., Editorial Presença, Lisboa, Portugal. (ISBN: 978-9722329224).

MATTOSO, J. (Dir.) 1994. *História de Portugal: O Liberalismo (1807-1890)*. Vol. 5, 712 p., Editorial Estampa, Lisboa, Portugal. (ISBN: 978-9723309355).

OCCIDENTE: Revista Illustrada de Portugal e do Estrangeiro. 1892. Os naufrágios no norte, 15º anno, XV vol., 476: 58-59, Lisboa, Portugal. In: [http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/Ocidente/1892/N476/N476\\_master/N476.pdf](http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/Ocidente/1892/N476/N476_master/N476.pdf) (acesso: janeiro 2021)

OLIVEIRA, M. M. P. A. de. 2005. Porto, São Miguel o Anjo: uma torre-farol e capela. Memória para uma intervenção na obra. pp. 246. FAUP, Relatório Técnico, Porto. (disponível em <https://repositorio-aberto.up.pt/handle/10216/70155?mode=full>).

PALMA-FERREIRA, J. 1980. Naufrágios, Viagens, Fantasias & Batalhas: Selecção prefácio, leitura de texto e notas de. 297 p., Imprensa Nacional-Casa da



Moeda, Lisboa, Portugal.

PAULO, J. S. 2016. Contributos para a história institucional da Autoridade Marítima. *Revista Eletrónica de Direito*. 3:38-39, Universidade do Porto - Faculdade de Direito, Porto. [https://cije.up.pt/client/files/0000000001/5\\_656.pdf](https://cije.up.pt/client/files/0000000001/5_656.pdf)

PERES, D. & CRUZ A. 1965. *História da cidade do Porto*. vol. 3. 499 p., Portucalense Editora, Porto, Portugal.

PINTO, A.C. & MONTEIRO, N.G. (Coord.) 2019. *História Política Contemporânea: Portugal 1808-2000*. 1ª ed.. 343 p., Objectiva, Lisboa, Portugal. (ISBN: 978-989-665-733-8).

PINTO, A. C. 1737. História da prodigiosa imagem de Christo crucificado. 14 p., Officina de António Isidoro da Fonseca, Lisboa ocidental, Portugal. (disponível em <https://archive.org/details/historiadaprodig00pint>).

PINTO, F. M. 1983. *Peregrinação*. 778 p., Imprensa Nacional - Casa da Moeda, Lisboa, Portugal. (disponível em [https://purl.pt/26737/4/1-68059-v\\_PDF/1-68059-v\\_PDF\\_24-C-R0150/1-68059-v\\_0000\\_capa-capat24-C-R0150.pdf](https://purl.pt/26737/4/1-68059-v_PDF/1-68059-v_PDF_24-C-R0150/1-68059-v_0000_capa-capat24-C-R0150.pdf)).

PIRES, A. M. 1975. *O século XIX em Portugal: Cronologia e Quadro de Gerações*. Coleção Ciências Sociais e Humanas. 225 p., Livraria Bertrand, Amadora, Portugal.

PONTE, N. da. 1964. Casa De Asilo Dos Naufragados. *Revista Tripeiro*, Série IV, Ano 4, 9:280.

PRATA, A. F. da C. 2012. *Atlas Portuário Nacional: Contributos Metodológicos para a sua elaboração*. Dissertação (Mestrado em Gestão do Território, especialização em Detecção Remota e Sistemas de Informação Geográfica), Universidade Nova de Lisboa -Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Lisboa, Portugal. 138 p. (disponível em <https://run.unl.pt/handle/10362/7619?locale=en>).

PORTUGAL. 1905. Mappa das estações em 31 de Dezembro de 1905. Real Instituto de Socorros a Náufragos, Cª Nac. Editora, Lisboa, Portugal. In: <https://purl.pt/22599/2/> (acesso: janeiro 2021)

RAMOS, R. 2006. *D. Carlos: 1863-1908*. 1ª ed..vol. XXXIII. 392 p., Círculo de Leitores, Rio de Mouro, Portugal. (ISBN: 972-4235874).

RAMOS, R. (Coord.) 2009. *História de Portugal*. vol. 5, 91 p., Esfera dos Livros, Lisboa, Portugal.

REGULAMENTO da Sociedade Humanitária do Districto d'Aveiro: Filial da Real Sociedade Humanitária do Porto. 1853. 7 p., Typ. de M.F. A. M., Aveiro. In: <https://bibria.cm-aveiro.pt/Catalog/winlibimg.aspx?key=878328E2ABE54898B8E86BCD77E097F6&doc=155&img=156> (acesso: dezembro 2020).

REIS, C. da S. 2008. *De sinalizador a atractivo cultural: faróis portugueses numa perspectiva turística*. Dissertação de Mestrado. Universidade de Lisboa, Lisboa, Portugal. 202 p. (disponível em <https://repositorio.ul.pt/handle/10451/1757>).

RIBEIRO, J. S. 1892. Historia dos estabelecimentos scientificos litterarios e artisticos de Portugal nos successivos reinados da monarchia. vol. XVIII, 658 p. Academia Real das Ciências, Lisboa, Portugal. (disponível em [https://purl.pt/173/4/hg-7152-v/hg-7152-v\\_item4/hg-7152-v\\_PDF/hg-7152-v\\_PDF\\_24-C-R0150/hg-7152-v\\_0000\\_capa-capat24-C-R0150.pdf](https://purl.pt/173/4/hg-7152-v/hg-7152-v_item4/hg-7152-v_PDF/hg-7152-v_PDF_24-C-R0150/hg-7152-v_0000_capa-capat24-C-R0150.pdf)).

RODRIGUES, A. S. (coord.) 1996. *História de Portugal em datas*. 478 p., Temas e Debates, Mem Martins, Portugal. (ISBN: 972-759-043-8).

SARAIVA, J. H. (Dir.) 1983. *História de Portugal: 1640 – Actualidade*. vol 3. 824 p., Selecções do Reader's Digest, Publicações Alfa, Lisboa, Portugal.

SERRÃO, J. V. 1986a. *História de Portugal: Do Mindelo à Regeneração (1832-1851)*. vol. VIII, Editorial Verbo, Lisboa, Portugal.

SERRÃO, J. V. 1986b. *História de Portugal: O Terceiro Liberalismo (1851-1890)*. vol. IX, Editorial Verbo, Lisboa, Portugal.

SERRÃO, J. V. 1987. *História de Portugal: A queda da monarquia (1890-1910)*. vol. X, Editorial Verbo, Lisboa, Portugal.

SILVEIRA, L.N.E da. 1987. Aspectos da evolução das finanças públicas nas primeiras décadas do século XIX (1800-27). *Revista Análise Social*, vol. XXIII (97): 505-529, Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa. <https://www.jstor.org/stable/41010637?seq=1>

SILVEIRA, L.N.E da & FERNANDES, P.J.F. 2006. *D. Luís*. 1ª ed.. vol. XXXII, 320 p., Círculo de Leitores, Rio de Mouro, Portugal. (ISBN: 978-972-



42-3847-0).

SOUZA, M. L. Z. de. 2015. D. Miguel da Silva, bispo de Viseu e o seu destacado papel na eclosão de um novo repertório artístico e cultural renascentista em Portugal em meados do século XVI. *Revista Diálogos Mediterrânicos - Dossiê "Renascimento e renascimentos"*. 8: 151-173. (disponível em <https://www.dialogosmediterraneos.com.br/index.php/RevistaDM/article/view/148>).